CLUB NAVAL

SEDE CENTRO

Soriano No. 1117

Tel. 98 78 84 - 98 71 29

SEDE NAUTICA

Gral. French No. 1641

Tel. 51 02 03 - 50 06 45

CLUB NAVAL

BOLETIN INFORMATIVO

Año I Montevideo, octubre de 1986 Nº 2

El desarrollo de estos timoneles, permitirá al Club Naval, en el futuro, incursionar en otras clases de embarcaciones a vela, deporte que en nuestro país se encuentra experimentando un rápido despegue.

EL YACHTING, ESCUELA DEL CARACTER

<u>TORNEO - Copa Oro de la Plata</u>

Esta competencia esta organizada entre los Clubes Navales de Argentina y Uruguay.

Se ha desarrollado desde el año 19

Compitiendose en las siguientes especialidades:

- Tiro
- Esgrima
- Tenis

La sede de cada torneo, que se realiza una vez por año (Nov Dic) es el forma alternada el Centro Naval Argentino y el Club Naval del Uruguay.

En este año corresponde efectuarse el torneo en el Centro Naval Argentino.

ANECDOTARIO

En una reunión social a la que concurrimos recientemente, escuchábamos al C/N Homar Murdoch narrar una anécdota sobre hechos acaecidos abordo del viejo Crucero ROU "Uruguay", en ocasión en que navegaba nuestras aguas territoriales, en -- los precisos momentos en que se desarrollaba la famosa Batalla del Río de la Plata o de Punta del Este, entre el acorazado alemán "Graf Spee" y los Cruceros de Su Majestad Británica "Exeter", "Ajax", y "Achilles".
Mucho se ha escrito y también mucho se habrá de escribir en torno al tema que concitó la atención del mundo entero, en los días inciertos de la Segunda Guerra Mundial. Más aún, - el desarrollo táctico de la famosa batalla naval, sigue aún siendo tema de estudio en cursos de las diversas escuelas - profesionales. Es, en síntesis, un tema en el cual se ha ido muy a fondo debido a la enorme importancia y trascendencia que tuvo en su momento, cuando las potencia en pugna, - luchaban por establecer el dominio del mar.
Lo que se publica a continuación, no tiene otra finalidad que dar difusión a una narración exclusivamente a título - anexdotario, la que entendemos es muy poco conocida, inclusive entre los integrantes de nuestra Armada.

Con esta publicación, pretendemos iniciar una "Sección de Anécdotas" con el propósito de ir recogiendo y documentando hechos vividos por gentes de nuestra propia Armada, que de no hacerlo, irían cayendo paulatinamente en el olvido, hasta su total desaparición.
La continuación de esta sección, por el contrario enriquecerá nuestro acervo y permitirá que las actuales generaciones disfruten con su recuerdo, así como que las venideras puedan sentirse más inmersas en algo a que procede prestar atención, contribuyendo así a formar lo que es, en parte, nuestra tradición.

C/N Julio César FRANZINI

ALGO MAS SOBRE LA BATALLA DEL RIO DE LA PLATA

por el C/N Homar MURDOCH

Seguro es que los viajes de práctica son el complemento obligado y cierto de una educación marino-militar que habilita para ejercer el mando con conocimiento profesional práctico.
Relataré así al correr, una enseñanza que recibimos muchos años atrás, pero que hoy, los que estuvimos en ese acontecimiento, lo llevamos marcado con fuego indeleble y no lo olvidaremos jamás.

Si aplicamos bien o mal lo recibido, es cosa de cada uno, pero así en el tiempo, creo que hemos sido buenos alumnos de tan extraordinarios maestros.

Corría en el año 1939 un viaje más en nuestra vida de aspirantes de la Escuela Naval, plácidamente con un sol y tiempo que deja en el espíritu una sensación de felicidad. Cumplíamos en la Bahía de Maldonado prácticas de remo, vela, triro reducido y señales, en una mañana esplendorosa. De repente y con urgencia suma, las señales nos indicaron necesaria premura de regresar a bordo y así, izando botes y anclas, con apuro inusual, partimos de la Bahía de Maldonado hacia el este.

Rumores más rumores, alguien dijo que había un combate entre ingleses y alemanes en la zona y la orden era salvaguardar la soberanía de nuestras aguas.

El nerviesismo por el hecho de que podíamos ser espectadores o actores, daba un especial entusiasmo a la tripulación entera. Por fin podíamos dejar la clase teórica de historia naval y ver en realidad, lo que era un combate en el mar.

Al atardecer avistamos un buque cuyo rumbo deducido de los elementos que el habían adicionado al viejo y querido crucero "Uruguay", se pudo ver era oeste y su velocidad 28 nudos. Se identificó al buque como un crucero alemán del tipo "acorazado de bolsillo". Otros buques de guerra aparecían a su vez.

Alcanzamos a ver y sentir los cañonazos de uno y otro contendiente y al fondo se veía la figura de los conocidos — nuestros, los HMS "Ayax", y "Achilles"; más lejos, como retirándose muy averiado y con incendios, el más conocido — aún HMS "Exeter", amigo nuestro de los viajes en que hacía recalada en Montevideo y donde éramos habitués en visitas permitidas.

El comandante del "Uruguay", C/F Fernando J.Fuentes, ordenó enviar la señal al buque alemán, que en fuga hacia el oeste venía de proa encontrada, de "retirarse de las aguas uruguayas". Esta señal no se pudo pasar porque el buque alemán — nos hacía una a la vez imperativa: "retírense de la línea de fuego", a la cual el comandante Fuentes sin pensarlo un instante y con firmez~, hizo contestar con: "No entiendo su señal".

Así por un espacio de tiempo, quedamos entre lo que podía ser combate y fuego; por estribor el "Achilles" y el "Ayax", y por babor sobre la costa, el ya reconocido "Almirante -- Graf Spee", que seguía su rumbo hacia Montevideo o hacia - Buenos Aires.

Así en una procesión, combatieron ingleses y alemanes, cuyo ulterior encuentro fue a la altura de Punta Negra, en - donde los cañones ingleses atacando y los alemanes respondiendo sellaron ese combate al atardecer del día 13 de diciembre de 1939.

Lo que siguió es conocido por todos; dejamos nuestro viaje de instrucción, para estar a la orden de la Marina en Montevideo y los aspirantes de la Escuela Naval fuimos enviados luego a distintas unidades, ROU "Corsario", ROU "Huracán", ROU "Vanguardia" además del ROU "Uriguay" y por último, algunos alojados en la Isla de Flores.

La historia se escribió eso días en Montevideo y cuando - vencido el plazo de 72 horas que le dio Uruguay al "Graf Spee", para dejar el puerto, retomanos el viaje de práctica y volvimos al este a seguir con las maniobras proyectadas.

Después de su hundimiento voluntario la tripulación del buque alemán que había dejado en Montevideo heridos y - muertos, se dirigió en lanchones a Buenos Aires; nosotros preseguimos el viaje de práctica.
Días después, estando en la Bahía de Maldonado, el comandante Fuentes recibe un llamado de la Prefectura de Punta del Este. Quien lo llamaba desde Buenos Aires era el Capitán de Navío Langsdorf, comandante del buque alemán quien quería hablarle y felicitar el comandante Fuentes, también decirle que había entendido perfectamente el "No entiendo su señal" y que la valoraba por ser ésta la "única respuesta que podía dar un marino". Agregó que lo felicitaba a él y a su tripulación por el comportamiento.
De regreso a bordo, el C/F Fuentes hizo confeccionar una orden del buque que fue leída con todo el personal formado, incluyendo Comandante, Oficiales de la Escuela Naval y Tripulación, relatando y dando cumplimiento al pedido de tan distinguido Jefe Naval de la Armada alemana.

En el momento de efectuarse la lectura de la citada orden, un oficial se acercó y dijo algo al Capitán Fuentes, quien imperturbable dejó terminar la lectura de la orden del buque para pedir luego a la formación, en sentidas palabras, un minuto de silencio en honor al Capitán Langsdorf, quien finalizada la llamda con él, y siguiendo la tradición naval, había atentado contra su propia vida, muriendo con honor.
En pocas y mal hilvanadas palabras va este homenaje a dos grandes marinos, que en la vida dieron todo por su patria y su institución, dejando una enseñanza sublime y eterna.

REFLEXIONES SOBRE EL TEMA

por el C/N Julio César FRANZINI

Volviendo sobre estos momentos cruciales en la vida sentimental y profesional de los hombres, recordamos haber leído entre tantas cosas relacionadas con la comentada Batalla del Río de la Plata, la publicación de la carta póstuma dejada por el Capitán de Navío Langsdorf en Buenos Aires, luego de las trascendentes acciones vividas en aquella semana en que se dieron hechos tan fundamentales en el desarrollo bélico de la Segunda Guerra Mundial.

Por su profundo contenido emocional, la consideramos una pieza de excepción entre toda la documentación relativa al famoso hecho.

Y más resalta el valor de su comunicación con el C/F Fernando Fuentes, en momentos previos a la trágica determinación, cuando tantas y tantas cosas estarían pasando por su enorme responsabilidad, lejos de su patria y de su hogar.

Esta es la carta:

EL HONOR DE UN MARINO

Una carta fechada en Buenos Aires el 19 de diciembre de 1939, escrita por un soldado alemán que se había envuelto en la bandera Imperial de Alemania, no en la del Partido Nacional Socialesta, y dirigida al Ministro alemán decía así:

"Excelencia: Después de una larga lucha con mi conciencia he llegado a la grave decisión de hundir el acorazado de bolsillo Admiral Graf Spee para impedir que caiga en manos ememigas. Estoy convencido de que, dadas las circunstancias, esta decisión es la única posible, después de haber llevado mi buque hasta la rampa de Montevideo.

Dada la insuficiente cantidad de municiones que me queda, cualquier tentativa de abrirme camisno cobatiendo en mar abierto está destinada al fracaso. Sin embargo, en aguas profundas y empleando el resto de las escasas municiones puedo hundir el navío e impedir que el enemigo se apodere de él.

Antes de exponer mi buque al peligro de caer en mnos enemigas, aún después de una batalla, he decidido no combatir, sino destruir las instalaciones de abordo y hundirlo. Pero dándome cuenta de que esta decisión puediera -- ser mal interpretada por personas desconocedoras de mis motivos, o atribuidas parcial o enteramente a razones personales, he decidido afrontar las consecuencias derivadas de la misma.

No es necesario recordar que para un comandante que tenga el sentido del honor, su destino personal no puede -- ser distinto del de su buque.

He retardado la puesta en práctica de mi decisión hasta el momento en que la responsabilidad de mis actos no -- pueda afectar ya a los hombres que están bajo mi mando.

Después de la decisión tomada hoy por el Gobierno argenti-no, no puedo hacer nada más por mi tripulación. Tampoco estoy en situación de participar activamente en la lucha que mi país está sosteniendo. La única cosa que ahora me queda por hacer es demostrar con mi muerte que, los que combaten por el Tercer Reich, están dispuestos a morir por el honor de su bandera.

Haré frente a mi destino con mi fe firme en la causa y en el futuro de la nación y de mi Fuher.

Os escribo esta carta, escelencia, al caer la tarde, después de una serena y meditada decisión, a fin de que vos podáis informar a mis superiores y, si fuera necesario, desmentir cualquier malentendido."

Capitán de Navío Hans Langsdorf.

BENEFICIOS INCORPORADOS O CADUCADOS Y NUEVAS DISPOSICIONES.

Para que los Socios se encuentren permanentemente informados acerca de los derechos que les asisten por pertenecer a la Institución, se publican a continuación las tarifas vigentes con el Centro Naval de la República Argentina.
Asimismo, se adjunta nota de la empresa de viajes EGATUR, por la cual ofrece a los asociados del Club Naval, una posibilidad más para lograr una solución que permita resolver el financiamiento de viajes.

Artillero del Graf Spee relata la gran batalla

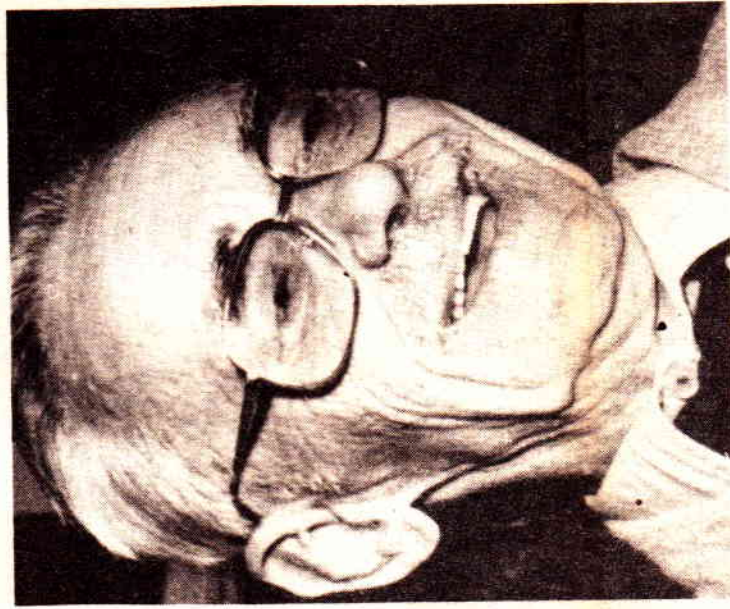
Helmut Grunow, sargento de artillería del barco de guerra alemán "Graf Spee", hundido frente a las costas montevideanas en la denominada "Batalla del Río de la Plata", poco después de estallar la Segunda Guerra Mundial y al que como informamos en ediciones anteriores se intentará reflotar por parte de una compañía nacional, narró a EL DIA una larga serie de anécdotas vividas a bordo de la nave incorporada para siempre a la propia historia de nuestra ciudad.

Testigo privilegiado y verdadero especialista en el tema, Grunow se refirió, entre otras cosas, a la disciplina a que estaban sometidos a bordo, los hundimientos de cargueros en el Atlántico Sur y también la forma en que resultó herido luego de un impacto directo sobre su pieza de cañones de 10,5 centímetros de calibre en la legendaria batalla, el 13 de diciembre de 1939.

Helmut Grunow

La batalla

"A las 5.50 de la mañana del 13 de diciembre sonó la alarma y todos nos precipitamos hacia nuestros puestos de combate", dijo Grunow recordando el inicio de esta batalla que a la postre culminaría con la voladura voluntaria y hundimiento del Spee en la tarde del 17 del mismo mes, frente a Montevideo.

"Al principio pensamos que era un convoy de cargueros, se tenía información que saldría uno desde Buenos Aires y lo estábamos esperando, pero al acercarnos, primero apareció una nave de guerra y luego otras dos", recordó.

"No sabíamos qué barcos eran, se distinguió un crucero y se pensó que estaría acompañado de dos destructores, pero finalmente vimos tres cruceros, el "Ajax", "Achilles" y "Exeter".

A 300 millas frente a Punta del Este estaba por comenzar la "Batalla del Río de la Plata" que daría lugar a miles de relatos periodísticos, libros y hasta un famoso filme.

"El combate duró aproximadamente una hora y nos dejó prácticamente sin municiones, de los proyectiles para los cañones de 28 centímetros quedaban a lo máximo para 10 minutos de combate", puntualizó.

Agregó que "de los 15 hombres que operaban uno de los cañones dobles de 10,5 centímetros, cuando recibimos un cañonazo de lleno del Exeter, sólo 4 salimos con vida".

"A mí me hirieron en una pierna y en el brazo y recuerdo cómo a uno de mis compañeros a quien se le habían amputado las dos piernas con una esquirla del obus, nos pidió un cigarrillo, fumó tres pitadas y luego cayó muerto hacia un costado", evocó con amargura.

El final del Spee ya se había iniciado.

Un boquete de cuatro metros de diámetro sobre la línea de flotación de la proa, las dos cocinas destrozadas, al igual que la planta de tratamiento de agua, daños en los filtros de aceite, heridos y muertos a bordo, junto a agujeros de granada en los dos costados de la nave, era el aspecto que tenía luego de la batalla.

Del otro bando, el Exeter "ardiendo de punta a punta se retiró y al Ajax y el Achilles con daños comenzaron a seguirnos en nuestra ruta hacia Montevideo", recordó.

Especificó que "entre Piriápolis y Punta del Este se disparó la última andanada de la batalla, cuando uno de los dos barcos ingleses se acercó demasiado".

En Montevideo

"No podíamos ingresar al puerto de Montevideo con los cañones cargados y como la operación de sacar las municiones de los tubos era muy delicada, se disparó a uno de nuestros perseguidores", comentó.

Al ser consultado sobre los motivos que determinaron el ingreso del Spee al puerto capitalino, sabiendo que estaban ingresando en lugar desde donde difícilmente podrían salir, dijo que en las condiciones que había quedado el barco luego de la batalla era poco menos que imposible llegar hasta Alemania.

"En tiempos de paz quizás se hubiera podido hacer, pero con un barco sin cocina, sin agua, casi sin munición, y con la Marina inglesa atrás nuestro, creo que hubiera sido algo muy difícil", precisó.

Dijo que "además los dos cruceros ingleses eran más rápidos que el Spee y había otros barcos británicos en la zona que nos buscaban".

Finalmente, otra de las preguntas que nunca quedaron claras en el último episodio del Spee fue por qué se decidió ingresar a Montevideo y no a Buenos Aires.

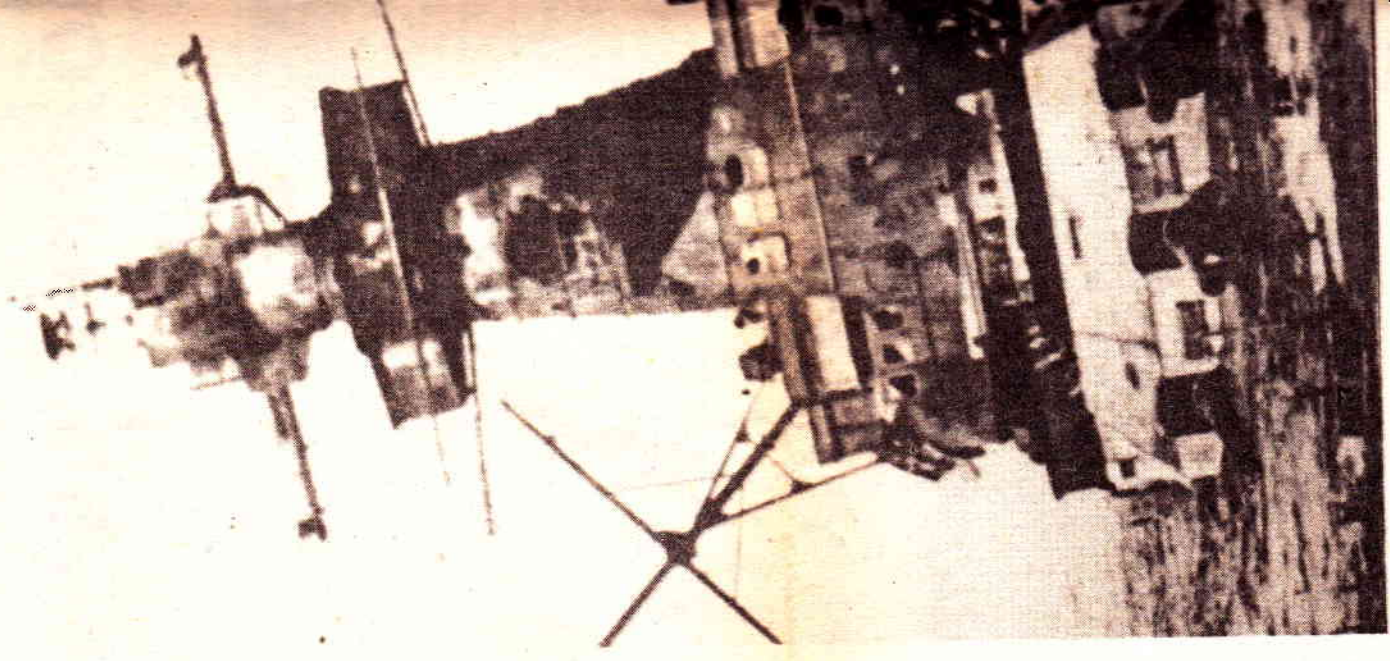
"El barco debería haber cruzado el canal tocando el fondo con la barriga, sin margen de maniobrar, con el temor de que se pudiera encallar y sin la seguridad de que los ingleses respetaran la neutralidad de las aguas del Plata", explicó.

"Si el Spee se trancaba en medio del canal, sería un desastre", enfatizó luego.

La voladura

Luego de algunos días en el puerto, el Spee es obligado a abandonar Montevideo y su capitán sabiendo que lo esperaban a la salida del canal de acceso por lo menos dos naves británica, decide pasar a la tripulación de 1.140 hombres, menos los muertos y heridos, que fueron bajados en Montevideo, al Tacoma, y dinamitar su barco para evitar que cayera en poder de los ingleses.

En la tarde del 17 de diciembre el Spee, cubierto de una densa humareda, que era seguida atentamente por miles de montevideanos desde la Rambla y la Escollera Sarandí, se hundió luego de una larga serie de explosiones, a cuatro millas frente a Punta Yeguas.

La primera victoria aliada contra el entonces triunfante nazismo había terminado.

Con los cañones apenas a ras de agua, la torre del Graff Spee [...] corsario mientras se va hundiendo en el Río de la Plata.

capitán frente a Punta Yeguas luego de recibir la orden de abandonar el puerto de
n llamas, comienza a sumergirse hacia su morada final sobre el lecho del río.*

del acorazado alemán era flota británica del norte

ingleses destinasen más barcos para defenderlos y de esta forma desproteger por lo menos en parte su vital ruta desde los Estados Unidos hacia Inglaterra", dijo.

"Creo además que esto se logró" enfatizó, para puntualizar que el Spee hundió 9 cargueros, que por razones humanitarias y también económicas, dinamitaba y no cañoneaba.

Lejos de su puerto, las balas debían ser racionadas para casos de combate, por lo que la manera que el Spee utilizaba para hundir a sus cargueros se limitaba a operaciones de demolición.

"Los obligábamos a parar y deja. de transmitir por telégrafo, luego se bajaba a toda la tripulación, subía un comando de dinamiteros, y hacíamos explotar el barco con toda su carga" explicó Grunow, agregando que "no matamos a ningún marinero mercante en todas las operaciones que realizamos".

Otro de los datos curiosos de ese barco de guerra, fue su poco conocida participación en la Guerra Civil Española, donde efectuó tareas de vigilancia en la costa mediterránea en los últimos años de la República antes de caer ante la alianza del franquismo con los regímenes de Alemania e Italia.

Sangre y fuego hace casi medio siglo en el Plata

El 17 de diciembre del próximo año se cumplirá exactamente medio siglo de ese episodio incorporado para siempre a la historia montevideana pero muchos testigos presenciales recuerdan todavía como si el tiempo no hubiese pasado la voladura del barco alemán "Graf Spee" a cuatro millas de las costas de nuestra ciudad.

A bordo del "acorazado de bolsillo" germano, orgullo de la Alemania nazi por sus características, el primer alerta se había tenido cuatro días antes de aquella fecha cuando su capitán, Hans Langsdorff, era informado "sobre la presencia de tres naves en el horizonte".

Se trataba de buques de la armada británica que desde hacia tiempo intentaban ubicar al "Spee" ya que este les complicaba el tráfico marítimo en esta zona.

A través de una zizagueante ruta entre las costas de Africa y Sudamérica y por el Océano Indico el barco alemán había hundido nueve embarcaciones aliadas, principalmente británicas y las órdenes de Langsdorff eran "estrangular la vía sur de suministros y al mismo tiempo intentar entretener al grueso de naves inglesas obligándolas a alejarse de las islas británicas.

El capitán alemán sabía que las tres naves enemigas, Exeter, Ayax y Achilles, estaban al mando del renombrado comandante Henry Harwood y también conocía la potencia de fuego de sus rivales.

Langsdorff estaba seguro de poder enfrentar con éxito a esos buques pero de lo que dudaba era si los ingleses no estaban secundados por una flota más poderosa.

La denominada "Batalla del Río de la Plata" se desarrolló frente a Punta del Este y de esa manera, en medio del asombro de todos, la guerra llegaba a estas costas, tal como lo describimos en detalle en la nota central de esta página a través del testimonio de Helmut Grunow que fuera tripulante del Graf Spee.

El barco alemán casi destruyó al Exeter y ocasionó daños en otras embarcaciones y por su parte recibió algunos impactos aunque su excepcional blindaje resistió.

Totalmente fuera de control el Exeter iba directamente al buque alemán lo que obligó a los germanos a cambiar de rumbo y ante la duda de si detrás de los pequeños barcos ingleses había una poderosa flota Langsdorff decidió buscar amarras en nuestro puerto, comenzando entonces la otra batalla: la diplomática y de contrainteligencia.

Tras febriles gestiones, en las que tuvo participación preponderante el entonces embajador británico sir Eugene Millington Drake nuestro gobierno otorgó solamente 48 horas para efectuar las reparaciones al Graf Spee mientras un trabajo de contrainteligencia terminó por convencer a los alemanes que una gran flota los aguardaba mar afuera.

El dilema fue resuelto rápidamente por Langsdorff tras las consultas del caso con Berlín. Resultaba poco menos que imposible el retorno a Alemania en esas condiciones y por eso el 17 de diciembre dispuso la voladura del Graf Spee frente a nuestras costas.

Parte de la tripulación alemana viajó a Buenos Aires y la restante quedó aquí mientras el capitán Langsdorff terminaba suicidándose de un balazo en el hotel de Inmigrantes de la capital porteña.

El Graf Spee ha sido volado por su capitán frente a Punta Yeguas luego de recibir la orden de abandonar el puerto de Montevideo y, con su obra muerta en llamas, comienza a sumergirse hacia su morada final sobre el lecho del río.

La misión del acorazado alemán era distraer flota británica del norte

Helmuth Grunow, además de "marino de alma" como le gusta definirse, es un estudioso de todo lo relacionado al Graf Spee.

Actualmente analiza documentos, se reúne con ex camaradas del barco y explica que la principal misión del "acorazado de bolsillo" era la de distraer y dispersar a la flota británica en el Mar del Norte, causando confusión y atacando la línea de abastecimiento desde esta parte del mundo hacia los países aliados.

"Yo creo, según lo que he estudiado, que la principal misión del Spee no era hundir mercantes sino obligar a que los ingleses destinasen más barcos para defenderlos y de esta forma desproteger por lo menos en parte su vital ruta desde los Estados Unidos hacia Inglaterra", dijo.

"Creo además que esto se logró" enfatizó, para puntualizar que el Spee hundió 9 cargueros, que por razones humanitarias y también económicas, dinamitaba y no cañoneaba.

Lejos de su puerto, las balas debían ser racionadas para casos de combate, por lo que la manera que el Spee utilizaba para hundir a sus cargueros se limitaba a operaciones de demolición.

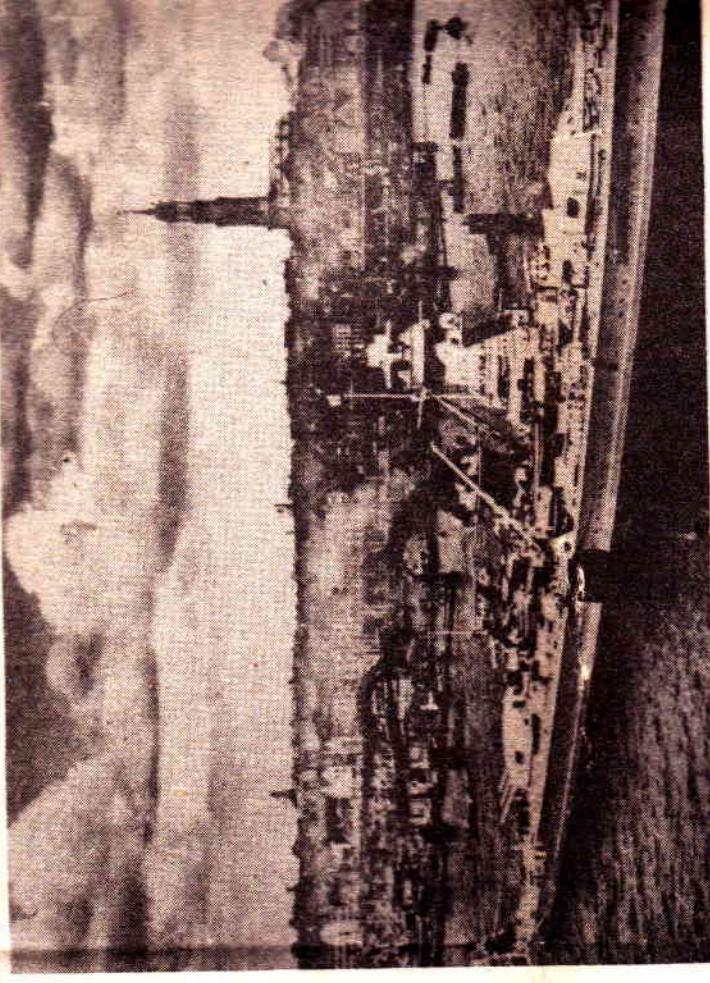
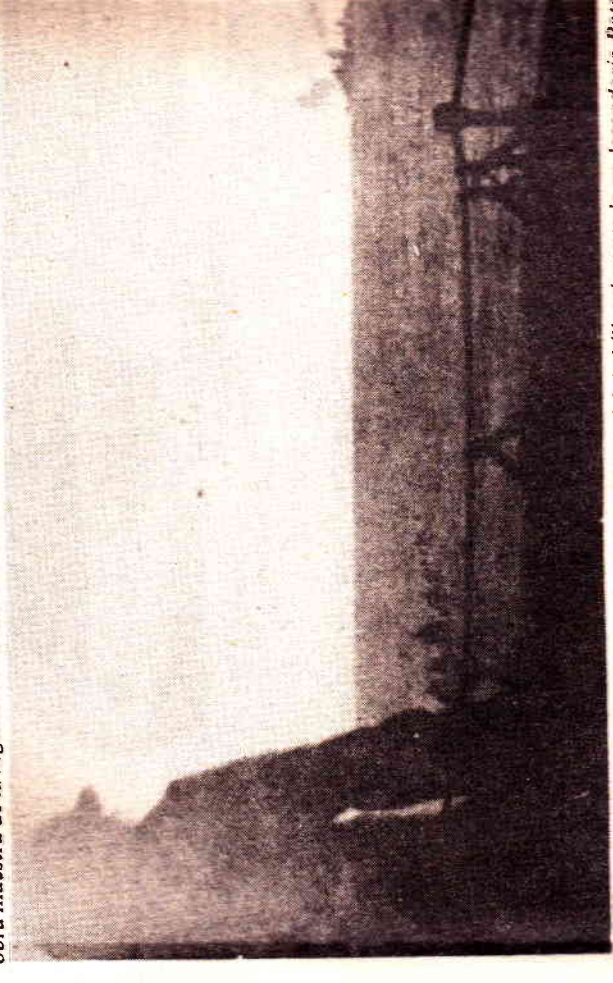
"Los obligábamos a parar y deja. de transmitir por telégrafo, luego se bajaba a toda la tripulación, subía un comando de dinamiteros, y hacíamos explotar el barco con toda su carga" explicó Grunow, agregando que "no matamos a ningún marinero mercante en todas las operaciones que realizamos".

Otro de los datos curiosos de ese barco de guerra, fue su **poco conocida participación en la Guerra Civil Española**, donde efectuó tareas **de vigilancia en la** costa mediterránea en los últimos años de la República antes de caer ante la alianza del franquismo con los regímenes de Alemania e Italia.

El capitán Langsdorff hace el saludo militar mientras otros brazos se alzan en saludo nazi, durante el sepelio de los 37 miembros de la tripulación alemana muertos en el combate y que fueron enterrados en Montevideo.

Langsdorff estaba seguro de poder enfrentar con éxito a esos buques pero de lo que dudaba era si los ingleses no estaban secundados por una flota más poderosa.

La denominada "Batalla del Río de la Plata" se desarrolló

Parte de la tripulación alemana ... tante quedó aquí mientras el capitán L... dándose de un balazo en el hotel de In... teña.

La airosa estampa del "Admiral Graf Spee" saliendo del puerto de Hamburgo. El acorazad... obra maestra de la ingeniería naval, dotado de alta velocidad y gran poder de fuego pese a su re...

El Ayax dispara una salva, visto desde la cubierta del Achilles durante la ya legendaria Bat... Exeter era el tercer crucero británico que participó en la lucha contra el acorazado alemán.